Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/6675

03. 01. 97

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen), Kristin Heyne und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/6425 –

Terminalausbau und Entwicklungschancen des Kombinierten Verkehrs

Im Dreijahresplan für den Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes in den Jahren 1995 bis 1997 waren für den Kombinierten Ladungsverkehr in den Jahren 1995 bis 1997 Investitionen von 422 Mio. DM vorgesehen. Presseberichten zufolge („Die Tageszeitung" vom 27. Oktober 1995) ist dieses Mittelvolumen erheblich reduziert worden. Bisher ist das Bundesministerium für Verkehr seiner in § 7 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes festgelegten Informationspflicht gegenüber dem Deutschen Bundestag über den Fortgang des Ausbaus des Schienenwegenetzes nicht nachgekommen.

1. Wie viele Haushaltsmittel des Bundes sind 1995 und 1996 in Neu- und Ausbauvorhaben des Kombinierten Verkehrs geflossen, und welche Mittel sind für das Jahr 1997 geplant?

Für Aus- und Neubauvorhaben des Kombinierten Verkehrs stehen in den Jahren 1995 bis 1997 Bundesmittel (rd. 246 Mio. DM) und EU-Mittel (rd. 6 Mio. DM) in Höhe von über 250 Mio. DM bereit.

2. Welche Anteile der Haushaltsmittel für den Kombinierten Verkehr sind in den Jahren 1995 und 1996 als Darlehen, welche als Baukostenzuschüsse vergeben worden, und welche Aufteilung ist für das Jahr 1997 vorgesehen?

Bundesmittel für vor 1994 genehmigte KV-Vorhaben werden als zinslose Darlehen vergeben. Die erste Sammelvereinbarung für Vorhaben des Kombinierten Verkehrs (Sammelvereinbarung Nr. 6/96) sieht für die mit 317,5 Mio. DM vereinbarten Zuwendungen des Bundes eine Aufteilung der Finanzierung in 20 % zinsloses Darlehen und 80 % Baukostenzuschuß vor.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 30. Dezember 1996 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Durch welche Beträge hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) diese Haushaltsmittel in den Jahren 1995 und 1996 aufgestockt, und welche Aufstockung ist für das Jahr 1997 vorgesehen?

Nach Angaben der DB AG wird diese in den Jahren 1995 bis 1997 voraussichtlich insgesamt rd. 20 Mio. DM in Anlagen des Kombinierten Verkehrs aus Eigenmitteln investieren.

4. Inwieweit ist der Kombinierte Verkehr von den Mittelkürzungen bei den Ausgaben für Investitionen gegenüber der mittelfristigen Finanzplanung in den Haushaltsjahren 1996 und 1997 betroffen?

Von keinen.

5. Wie viele Mittel werden im neuen Fünfjahresplan für den Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes für die Jahre 1998 bis 2002 für den Kombinierten Verkehr vorgesehen sein?

Die Fragesteller werden gebeten, die Vorlage des neuen Fünfjahresplanes Anfang 1997 abzuwarten.

6. Welche Investitionsmittel des Bundes und der DB AG sieht die Ende Februar 1996 geschlossene Finanzvereinbarung über sieben Terminals des Kombinierten Verkehrs (Großbeeren, Basel, Leipzig, Köln-Eifeltor, Kornwestheim, Karlsruhe, Erfurt) vor?

Welche Anteile der Bundesmittel werden als Darlehen, welche als Baukostenzuschüsse vergeben?

Die genannte Vereinbarung sieht für sieben Vorhaben (zu denen auch der in der Frage nicht erwähnte Standort Erfurt gehört) insgesamt 317,5 Mio. DM vor; 20 % dieses Betrages (63,7 Mio. DM) werden als zinsloses Darlehen, 80 % (253,8 Mio. DM) als Baukostenzuschuß vergeben.

7. In welchem Zeitraum soll der Aus- und Neubau der oben genannten Terminals realisiert werden?

Der Aus- und Neubau der sieben Terminals, die Gegenstand der o. g. Vereinbarung sind, wird derzeit realisiert. Die Inbetriebnahmetermine liegen in den Jahren 1997 und 1998; 1999 sind noch geringe Restraten (insgesamt 14 Mio. DM) vorgesehen.

8. Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung für die Fortentwicklung der Infrastruktur des Kombinierten Verkehrs aus der Aussage der Studie „Bewertung des Güterverkehrs auf Straße und Schiene" (Prognos AG 1996), daß der Kombinierte Verkehr „aufgrund der begrenzten Anzahl von KV-Bahnhöfen nur in ganz bestimmten Relationen und Einzugsbereichen eine ähnliche Transportqualität wie die Straße" erreicht?

Die Bundesregierung ist sich der Tatsache bewußt, daß der Kombinierte Verkehr aufgrund seiner speziellen Produktionsbedin-

gungen nicht auf allen Relationen eine Transportqualität wie auf der Straße erreichen kann. Eine dieser Produktionsbedingungen ist, daß das jeweils an einem Standort vorhandene Transportaufkommen den wirtschaftlichen Betrieb eines Terminals und auch eine Bündelung der Verkehre auf der Schiene zuläßt.

Auf der Grundlage des im Bundesverkehrswegeplan 1992 vorgesehenen Investitionsvolumens hat die DB AG gemeinsam mit den Verkaufsgesellschaften des Kombinierten Verkehrs ein Entwicklungskonzept für den Kombinierten Verkehr vorgelegt. Unter Berücksichtigung der o. g. Rahmenbedingungen sieht dieses Konzept, auf dessen Grundlage die o. g. Sammelvereinbarung abgeschlossen wurde, Investitionen in insgesamt 52 Standorten vor.

Neben rein investiven Maßnahmen muß – wie auch in der Prognos-Studie dargestellt – die Qualität des KV-Angebotes durch Verbesserungen in den Fahrplänen und Taktfrequenzen, preispolitische Maßnahmen und der Einführung von Informations- und Kommunikationssystemen erhöht werden. Die Bundesregierung unterstützt die Beteiligten auch hier im Rahmen ihrer Möglichkeiten.

9. Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus der von der Ingenieurgesellschaft Hacon und dem Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb erstellten Studie „Kapazitätsreserven der Schieneninfrastruktur im Güterverkehr", derzufolge es auf der Schiene genügend freie Kapazitäten für die Verlagerung des Straßengüterverkehrs gibt, im Zusammenhang mit der unter Frage 8 genannten Studie?

Der Bundesregierung ist aus der Studie der Ingenieurgesellschaft HaCon und dem Institut für Verkehrswesen, Eisenbahn und -betrieb, aber auch aus anderen aktuellen Studien, die Aussage bekannt, daß auf Schienenstrecken freie Kapazitäten zur Verlagerung von Straßentransporten vorhanden sind. Diese Verlagerungskapazität wird für den Kombinierten Verkehr durch die sehr engen Zeitfenster begrenzt, die von den Kunden dieser Verkehrsart mit Blick auf den Wettbewerber Straße gefordert werden. Auf hochfrequentierten Relationen können deshalb auch bei insgesamt vorhandenen Reservekapazitäten temporär Engpässe auftreten. Die Gesellschaften des Kombinierten Verkehrs versuchen, diese Engpässe durch die Verlegung von nicht zeitsensiblen Transporten auf weniger frequentierte Tageszeiten zu verringern.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44